Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.).

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б).

№ 212 (11319) | Воскресенье, 31 июля 1949 г. | ЦЕНА 20 КОП.

Сегодня вся Советская страна отмечает Всесоюзный День железнодорожника.

Пламенный привет славной армии советских железнодорожников!

Под руководством большевистской партии, под мудрым водительством великого Сталина, вперед, к новым успехам железнодорожного транспорта СССР!

Всесоюзный День железнодорожника

Сегодня — Всесоюзный День железнодорожника. Этот всенародный праздник является днем боевого смотра нашего железнодорожного транспорта, его успехов, его готовности к дальнейшему выполнению важнейших задач, которые ставит перед ним Родина.

СССР — великая железнодорожная держава. Советский народ законно гордится воспитанной партией большевиков славной армией железнодорожников, беззаветно преданной великому делу Ленина — Сталина.

Страна социализма с чувством радости и гордости отмечает сегодня успехи железнодорожного транспорта, достигнутые за три с половиной года послевоенной пятилетки. Известно, что немецко-фашистские захватчики нанесли нашим железным дорогам неисчислимый ущерб. Ни одной стране в мире никогда не приходилось вести столь колоссальных и трудных работ по восстановлению и развитию железнодорожного транспорта, какие за короткий срок осуществлены в Советском Союзе.

В настоящее время железнодорожный транспорт Соединенных Штатов Америки и других капиталистических стран, как и все их хозяйство, катится вниз. Только за первые четыре месяца нынешнего года погрузка на железных дорогах США уменьшилась против соответствующего периода прошлого года на 8 проц. Это, естественно, влечет за собой рост безработицы и снижение жизненного уровня рабочих транспорта.

Совершенно иная картина на железных дорогах нашей страны. Советский железнодорожный транспорт уверенно и неуклонно идет в гору. Еще в прошлом году он превзошел довоенный уровень грузооборота. В нынешнем году железные дороги из месяца в месяц перевыполняют план перевозок. Среднесуточная погрузка на сети дорог возросла в первом квартале на 16,5 проц., а во втором — на 17 проц. против соответствующих периодов прошлого года. За это время значительно увеличились перевозки важнейших народнохозяйственных грузов — угля, металла, кокса, нефти, руды.

Мощный под'ем советского транспорта, как и всего народного хозяйства СССР,— яркое свидетельство неизмеримого превосходства социалистического строя над капиталистическим строем.

Непрестанное увеличение перевозок на железных дорогах — результат повседневной заботы партии, правительства и товарища Сталина о развитии транспорта, о его кадрах. Наши железнодорожные магистрали во все возрастающих масштабах оснащаются мощной отечественной техникой. Во втором квартале нынешнего года против соответствующего периода прошлого года наша промышленность увеличила выпуск рельсов железнодорожных—на 90 процентов, паровозов магистральных — на 11 проц., электровозов магистральных — на 130 проц., вагонов товарных магистральных — на 51 процент. Огромные средства вкладываются в новое строительство, растут затраты на культурно-бытовое обслуживание железнодорожников.

Труженики транспорта окружены у нас всеобщим почетом и уважением. Среди них мы видим Героев Социалистического Труда и лауреатов Сталинских премий. Для кадровых работников ведущих профессий и начальствующего состава установлена выплата надбавок к заработной плате в зависимости от стажа. За продолжительную и безупречную работу они награждаются орденами и медалями Советского Союза. В этом году ко Дню железнодорожника высоких правительственных наград удостоились 2.606 машинистов и машинистов-инструкторов.

На сталинскую заботу о транспорте и его кадрах железнодорожники отвечают самоотверженным трудом. Об этом свидетельствуют замечательные достижения машинистов-новаторов, увеличивающих пробеги локомотивов до 500 и более километров в сутки. Горячую поддержку встречает инициатива путейцев Московско-Окружной дороги, сумевших привести в отличное состояние путевое хозяйство. На станциях и в депо, на стройках и заводах транспорта тысячи стахановцев, новаторов производства проявляют творческую инициативу, совершенствуют методы труда. Коллективы ряда дорог, в том числе таких важнейших, как Свердловская, Южно-Уральская, Карагандинская, уже превзошли довоенные показатели оборота вагонов. Бьющая ключом творческая активность железнодорожников — показатель роста их коммунистической сознательности и чувства ответственности за порученное дело.

Публикуемое сегодня в «Правде» письмо железнодорожников товарищу Сталину свидетельствует о том, что работники транспорта не успокаиваются на достигнутом. Перед лицом всей страны они принимают новые повышенные обязательства: перевыполнить годовой план погрузки, погрузить сверх задания 115 тысяч вагонов угля, 14 тысяч вагонов черных металлов, 54 тысячи вагонов лесоматериалов, 150 тысяч цистерн нефтепродуктов. Они дают слово обеспечить перевозки каменного угля, лесоматериалов, кокса и нефтепродуктов на уровне плана 1950 года. Советский народ с удовлетворением воспримет эти обязательства, выполнение которых явится серьезным вкладом железнодорожников во всенародную борьбу за пятилетку в четыре года.

В осенне-зимний период железнодорожникам предстоит выполнить небывалые по об'ему перевозки. Они должны образцово и без потерь перевезти хлеб нового урожая, заранее завезти необходимые запасы сырья и топлива для промышленности и транспорта, тщательно подготовить свое хозяйство к зиме, улучшить обслуживание пассажиров.

Чтобы выполнить принятые обязательства, железнодорожникам надлежит усилить борьбу за ускорение оборота вагонов, за быстрейшую доставку грузов. Они обещают ускорить оборот вагона на два часа против нормы. Пусть же каждый из них помнит, что два часа, сэкономленные на обороте,— это более тысячи вагонов дополнительной ежесуточной погрузки!

Залог дальнейшего под'ема транспорта— это прежде всего всемерное укрепление дисциплины, основанной на социалистическом отношении к труду и точном исполнении всеми работниками своих обязанностей. «...Транспорт,—говорил товарищ Сталин,— является конвейером, где важна работа каждого работника, каждого винтика. Когда вы это поймете, товарищи железнодорожники, когда вы установите слаженность всех частей, всех работников в механизме транспорта — это и будет настоящая, большевистская дисциплина». Неукоснительно выполнять указания товарища Сталина, добиваться настоящей, большевистской дисциплины — главная задача железнодорожников, которая должна сейчас стоять в центре внимания командиров транспорта, политотделов и местных партийных организаций.

«Под испытанным руководством нашей большевистской партии, под Вашим мудрым водительством, родной Иосиф Виссарионович,— пишут железнодорожники в письме товарищу Сталину,— мы обеспечим досрочное выполнение заданий пятилетнего плана по транспорту и тем самым поможем достижению новых успехов во всех отраслях народного хозяйства, дальнейшему расцвету нашей социалистической Родины».

Приветствуя сегодня славную армию железнодорожников, советский народ желает им новых успехов в работе и выражает твердую уверенность, что они с честью сдержат слово, данное великому вождю и учителю товарищу Сталину!

Издание 8-го тома Сочинений В. И. Ленина на украинском языке

КИЕВ, 30. (ТАСС). Государственным издательством политической литературы УССР выпущен на украинском языке 8-й том Сочинений В. И. Ленина. Перевод с четвертого русского издания осуществлен Украинским филиалом Института Маркса— Энгельса — Ленина при ЦК ВКП(б).

Указ Президиума Верховного Совета СССР

О присвоении звания Героя Социалистического Труда старшему конюху колхоза «Заря севера» Беломорского района Карело-Финской ССР Юдину Я. И.

В соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР от 16 сентября 1947 года за получение **высокой продуктивности животноводства** в 1948 году при выполнении колхозом обязательных поставок сельскохозяйственных продуктов и плана развития животноводства по всем видам скота присвоить звание **Героя Социалистического Труда** с вручением ордена **Ленина** и золотой медали **«Серп и Молот»** старшему конюху колхоза «Заря севера» Беломорского района Карело-Финской ССР **Юдину** Якову Ивановичу, вырастившему при конюшенном содержании 24 жеребенка от 24 кобыл, имевшихся на начало года.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР Н. ШВЕРНИК.

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР А. ГОРКИН.

Москва, Кремль. 30 июля 1949 г.

Письмо железнодорожников Советского Союза

Председателю Совета Министров Союза ССР

Иосифу Виссарионовичу СТАЛИНУ

Дорогой Иосиф Виссарионович!

Вся Советская страна отмечает сегодня Сталинский День железнодорожника. В этот знаменательный для нас день мы, советские железнодорожники, вместе с нашими семьями от всей души, от глубины сердца шлем Вам, родной отец и учитель, горячий привет и пожелания доброго здоровья на долгие, долгие годы.

Железнодорожники всегда помнят, дорогой товарищ Сталин, Вашу историческую речь о великом государственном значении железных дорог в СССР и о великой чести для каждого работать на транспорте. Ваши мудрые проникновенные слова всегда воодушевляли нас и вдохновляют ныне на самоотверженный труд во имя дальнейшего укрепления могущества нашей любимой советской Родины. Мы всегда и везде чувствуем неустанное внимание большевистской партии, советского правительства, Вашу отеческую заботу, родной Иосиф Виссарионович, о транспорте, о железнодорожниках, и это внимание, эта забота придают нам новые силы, рождают желание работать все лучше и лучше, всемерно увеличивать свой вклад в дело пятилетки, достойно выполнить свой долг перед государством.

Вместе со всем советским народом железнодорожники стремятся досрочно завершить план послевоенной сталинской пятилетки. Мы рады доложить Вам, дорогой товарищ Сталин, что обязательства, данные нами в прошлом году, — досрочно осуществить план перевозок, — выполнены. В 1948 году план погрузки выполнен на 104 процента, в том числе погружено сверх плана около 200 тысяч цистерн нефтепродуктов, более 30 тысяч вагонов зерна, 30 тысяч вагонов черных металлов, почти 3,5 миллиона тонн угля и 1,5 миллиона тонн руды; план по производительности труда перевыполнен на 5,7 проц.; расход топлива на измеритель работы снижен на 4,6 проц.

Строительные организации Министерства путей сообщения в 1948 году капитально восстановили, построили и сдали в эксплоатацию многие важные об'екты и за это же время ввели в строй сотни тысяч квадратных метров жилой площади.

В нынешнем году железнодорожный транспорт из месяца в месяц перевыполняет государственный план перевозок и в третьем квартале должен достигнуть по погрузке уровня, запланированного на 1950 год.

Неуклонно следуя Вашим, товарищ Сталин, мудрым указаниям, мы настойчиво добиваемся использования наших резервов для непрерывного под'ема транспорта.

Новыми патриотическими начинаниями ознаменовалось в этом году социалистическое соревнование. Широкий размах приобрело движение передовых машинистов за пятисоткилометровые среднесуточные пробеги локомотивов.

На дорогах успешно развивается соревнование за отличное качество содержания пути, формируемых маршрутов, за ритмичную круглосуточную погрузку и выгрузку, за улучшение технико-экономических показателей, повышение рентабельности предприятий.

В ходе соревнования пополнились ряды стахановцев, совершенствуются методы труда и технология производства, успешно осваивается новейшая техника, в большом количестве поступающая на транспорт от социалистической промышленности.

Мы отдаем себе отчет в том, что у нас есть еще немало недостатков. С неизмеримо большей настойчивостью должны мы бороться за ускорение оборота вагона, за этот важнейший показатель работы железных дорог. Есть еще у нас отстающие участки и предприятия, не выполняющие установленных заданий. В большом долгу перед железнодорожниками наши строители, недостаточно уделяющие внимания сооружению жилых домов и зданий для культурно-бытовых учреждений. Все это является результатом того, что не во всех звеньях транспорта мы сумели добиться высокой производственной дисциплины, добиться той слаженности и четкости, которой Вы, товарищ Сталин, нас учите.

Стремясь выполнить Ваши указания, товарищ Сталин, и добиться дальнейшего улучшения работы транспорта, мы, работники всех отраслей и профессий железнодорожного транспорта, взвесив и подсчитав свои возможности, берём на себя новые социалистические обязательства и обещаем Вам, дорогой товарищ Сталин:

— перевыполнить план погрузки 1949 года, в том числе погрузить сверх плана: каменного угля 115 тысяч вагонов, чёрных металлов — 14 тысяч, лесоматериалов — 54 тысячи и нефтепродуктов — 150 тысяч цистерн;

— обеспечить перевозки каменного угля, лесоматериалов, кокса и нефтепродуктов на уровне плана 1950 года;

— ускорить оборот вагона против нормы на 2 часа;

— перевыполнить план по производительности труда на 3 процента;

— снизить расход топлива на измеритель работы против плана на 2 процента;

— снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 процента.

Рабочие и работницы, инженерно-технические работники и служащие округов, железных дорог, предприятий и строек транспорта для досрочного выполнения плана 1949 года берут на себя следующие обязательства:

УРАЛО-СИБИРСКИЙ ОКРУГ

Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 70 тысяч вагонов угля и 3 тысячи вагонов чёрных металлов, выполнить в 1949 году план среднесуточной погрузки, установленный на 1950 год, ускорить оборот вагона против нормы на 4,8 часа, перевыполнить план по производительности труда на 2 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 процента.

По Томской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 50 тысяч вагонов угля, выполнить в 1949 году план среднесуточной погрузки, установленный на 1950 год, ускорить оборот вагона против нормы на 2,4 часа, перевыполнить план по производительности труда на 3 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2,5 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 процента.

По Южно-Уральской дороге. Погрузить сверх плана 6 тысяч вагонов угля и 2 тысячи вагонов руды, ускорить оборот вагона против нормы на 7 часов, перевыполнить план по производительности труда на 2 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 1 процент, снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 процента.

По Свердловской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 3 тысячи вагонов угля, 3 тысячи вагонов руды и 1 тысячу вагонов чёрных металлов, ускорить оборот вагона против нормы на 10 часов, перевыполнить план по производительности труда на 2,5 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2,5 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 процента.

По Карагандинской дороге. Погрузить сверх плана 3 тысячи вагонов угля, ускорить оборот вагона против нормы на 2,4 часа, перевыполнить план по производительности труда на 2 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 1 процент, снизить себестоимость перевозок против плана на 0,5 процента.

По Пермской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 9 тысяч вагонов угля и 2 тысячи вагонов чёрных металлов, выполнить в 1949 году план среднесуточной погрузки, установленный на 1950 год, ускорить оборот вагона против нормы на 10 часов, перевыполнить план по производительности труда на 1 процент, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 процента.

По Омской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, ускорить оборот вагона против нормы на 4,8 часа, перевыполнить план по производительности труда на 4 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 3 процента.

ДОНЕЦКИЙ ОКРУГ

Погрузить сверх плана чёрных металлов 8 тысяч вагонов, нефтепродуктов 6 тысяч цистерн, угля 7 тысяч вагонов и руды 10 тысяч вагонов, ускорить оборот вагона против нормы на 2 часа, перевыполнить план по производительности труда на 3 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2,5 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 1 процент.

По Северо-Донецкой дороге. Погрузить сверх плана 3 тысячи цистерн нефтепродуктов, ускорить оборот вагона против нормы на 3 часа, перевыполнить план по производительности труда на 5 процентов, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2,5 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 0,5 процента.

По Южно-Донецкой дороге. Погрузить сверх плана 2 тысячи вагонов угля, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 3 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 3 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 1 процент.

По Сталинской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 8 тысяч вагонов чёрных металлов и 10 тысяч вагонов руды, ускорить оборот вагона против нормы на 2 часа, перевыполнить план по производительности труда на 3 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 3 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 1 процент.

По Южной дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 3 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 0,5 процента.

По Юго-Восточной дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки; план среднесуточной погрузки в 1949 году выполнить на уровне 1950 года; ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 7 процентов, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2,5 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 процента.

По Сталинградской дороге. Погрузить сверх плана угля 5 тысяч вагонов и 3 тысячи цистерн нефтепродуктов, ускорить оборот вагона против нормы на 12 часов, перевыполнить план по производительности труда на 4 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 процента.

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОКРУГ

Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 20 тысяч вагонов угля, 5 тысяч цистерн нефтепродуктов, 3 тысячи вагонов чёрных металлов и 7 тысяч вагонов лесоматериалов, ускорить оборот вагона против нормы на 4 часа, перевыполнить план по производительности труда на 2 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 3 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 процента.

По Московско-Рязанской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 2 тысячи цистерн нефтепродуктов, ускорить оборот вагона против нормы на 2 часа, перевыполнить план по производительности труда на 1,5 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 3 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 1 процент.

По Московско-Курской дороге. Погрузить сверх плана 6 тысяч вагонов угля и 1 тысячу вагонов чёрных металлов, ускорить оборот вагона против нормы на 3 часа, перевыполнить план по производительности труда на 2,5 процента, снизить расход топлива на измеритель против плана на 3 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 2,5 процента.

По Московско-Донбасской дороге. Погрузить сверх плана 14 тысяч вагонов угля, ускорить оборот вагона против нормы на 2 часа, перевыполнить план по производительности труда на 2,5 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 3,5 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 процента.

По Горьковской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 5 тысяч вагонов лесоматериалов и 1 тысячу вагонов чёрных металлов, выполнить в 1949 году план среднесуточной погрузки, установленный на 1950 год, ускорить оборот вагона против нормы на 5 часов, перевыполнить план по производительности труда на 2,5 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 процента.

По Ярославской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 3 тысячи цистерн нефтепродуктов, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 1,5 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2,5 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 процента.

По Московско-Киевской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 2 тысячи вагонов лесоматериалов, ускорить оборот вагона против нормы на 4 часа, перевыполнить план по производительности труда на 2 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 3 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 2,5 процента.

По Московско-Окружной дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 1 тысячу вагонов черных металлов и выполнить в 1949 году план среднесуточной погрузки, установленный на 1950 год, ускорить оборот вагона против нормы на 0,5 часа, перевыполнить план по производительности труда на 5 процентов, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2,5 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 5 процентов.

ПРИВОЛЖСКИЙ ОКРУГ

Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 86 тысяч цистерн нефтепродуктов, выполнить к 20 декабря 1949 года план среднесуточной погрузки, установленный на 1950 год, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 2 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 1 процент, снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 процента.

По дороге им. В. В. Куйбышева. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 6 тысяч цистерн нефтепродуктов, выполнить в 1949 году ко Дню Сталинской Конституции план среднесуточной погрузки, установленный на 1950 год, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 1 процент, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 процента.

По Уфимской дороге. Погрузить сверх плана 65 тысяч цистерн нефтепродуктов, выполнить в 1949 году ко Дню Сталинской Конституции план среднесуточной погрузки, установленный на 1950 год, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 1 процент, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 1 процент, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 процента.

По Казанской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана тысячу цистерн нефтепродуктов, выполнить к 18 декабря 1949 года план среднесуточной погрузки, установленный на 1950 год, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 4 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 1 процент, снизить себестоимость перевозок против плана на 3 процента.

По Оренбургской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 1 процент, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 1 процент, снизить себестоимость перевозок против плана на 1 процент.

По Рязано-Уральской дороге. Погрузить сверх плана 15 тысяч цистерн нефтепродуктов, ускорить оборот вагона против нормы на 2 часа, перевыполнить план по производительности труда на 1 процент, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 1,5 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 1 процент.

КАВКАЗСКИЙ ОКРУГ

Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 49 тысяч цистерн нефтепродуктов, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 3 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 процента.

По Северо-Кавказской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 10 тысяч цистерн нефтепродуктов, выполнить в 1949 году план среднесуточной погрузки, установленный на 1950 год, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 5 процентов, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 3 процента.

По Орджоникидзевской дороге. Погрузить сверх плана 11 тысяч цистерн нефтепродуктов, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 3,5 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 2,5 процента.

По Азербайджанской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 3 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 1,5 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 процента.

По Закавказской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 28 тысяч цистерн нефтепродуктов, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 3 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2,5 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 процента.

СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ ОКРУГ

Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 7 тысяч вагонов угля, ускорить оборот вагона против нормы на 1,2 часа, перевыполнить план по производительности труда на 2,8 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 5 процентов, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 процента.

По Октябрьской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, ускорить оборот вагона против нормы на 1,2 часа, перевыполнить план по производительности труда на 3 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 7 процентов, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 процента.

По Кировской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, ускорить оборот вагона против нормы на 2,4 часа, перевыполнить план по производительности труда на 3 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 5 процентов, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 процента.

По Ленинградской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, ускорить обо-

(Продолжение на 2-й стр.)

Письмо железнодорожников Советского Союза
Председателю Совета Министров Союза ССР
Иосифу Виссарионовичу СТАЛИНУ

(Продолжение. Начало на 1-й стр.)

рот вагона против нормы на 2,5 часа, перевыполнить план по производительности труда на 3,7 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 5 процентов, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 процента.

По Калининской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, ускорить оборот вагона против нормы на 2,4 часа, перевыполнить план по производительности труда на 5 процентов, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 8 процентов, снизить себестоимость перевозок против плана на 3 процента.

По Северной дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, ускорить оборот вагона против нормы на 1,3 часа, перевыполнить план по производительности труда на 1,5 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2,5 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 процента.

По Печорской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 7 тысяч вагонов угля, перевыполнить в 1949 году план среднесуточной погрузки, установленный на 1950 год, ускорить оборот вагона против нормы на 1,2 часа, перевыполнить план по производительности труда на 3 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 6 процентов, снизить себестоимость перевозок против плана на 1 процент.

По Латвийской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, перевыполнить в 1949 году план среднесуточной погрузки, установленный на 1950 год, ускорить оборот вагона против нормы на 0,5 часа, перевыполнить план по производительности труда на 3 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 5 процентов, снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 процента.

По Эстонской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, перевыполнить в 1949 году план среднесуточной погрузки, установленный на 1950 год, ускорить оборот вагона против нормы на 0.5 часа, перевыполнить план по производительности труда на 1 процент, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 5 процентов, снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 процента.

ЮГО-ЗАПАДНЫЙ ОКРУГ

Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 18 тысяч вагонов хлебных грузов и 38 тысяч вагонов лесоматериалов, ускорить оборот вагона против нормы на 2 часа, перевыполнить план по производительности труда на 6 процентов, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 4 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 3 процента.

По Юго-Западной дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 3 тысячи вагонов лесоматериалов, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 3 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 5 процентов, снизить себестоимость перевозок против плана на 3 процента.

По Львовской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 30 тысяч вагонов лесоматериалов, ускорить оборот вагона против нормы на 14 часов, перевыполнить план по производительности труда на 10 процентов, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 5 процентов, снизить себестоимость перевозок против плана на 5 процентов.

По Одесской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 11 тысяч вагонов хлебных грузов, ускорить оборот вагона против нормы на 4 часа, перевыполнить план по производительности труда на 7 процентов, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 5 процентов.

По Винницкой дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, ускорить оборот вагона против нормы на 2 часа, перевыполнить план по производительности труда на 5 процентов, снизить себестоимость перевозок против плана на 3 процента.

По Ковельской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, ускорить оборот вагона против нормы на 6 часов, перевыполнить план по производительности труда на 3 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 5 процентов, снизить себестоимость перевозок против плана на 3 процента.

По Кишиневской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 5 тысяч вагонов лесоматериалов и 7 тысяч вагонов хлебных грузов, ускорить оборот вагона против нормы на 2 часа, перевыполнить план по производительности труда на 10 процентов, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 5 процентов, снизить себестоимость перевозок против плана на 5 процентов.

ЗАПАДНЫЙ ОКРУГ

Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 9 тысяч вагонов леса, ускорить оборот вагона против нормы на 6.2 часа, перевыполнить план по производительности труда на 2 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 3 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 процента.

По Западной дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 2 тысячи вагонов леса, ускорить оборот вагона против нормы на 4,8 часа, перевыполнить план по производительности труда на 2,5 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 1 процент.

По Белорусской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 2 тысячи вагонов леса, ускорить оборот вагона против нормы на 5 часов, перевыполнить план по производительности труда на 2 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 4 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 1 процент.

По Литовской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана тысячу вагонов леса, ускорить оборот вагона против нормы на 8 часов, перевыполнить план по производительности труда на 2,4 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 2,4 процента.

По Брест-Литовской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 4 тысячи вагонов леса, ускорить оборот вагона против нормы на 7 часов, перевыполнить план по производительности труда на 3 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 процента.

СРЕДНЕ-АЗИАТСКИЙ ОКРУГ

Погрузить сверх плана 4 тысячи цистерн нефтепродуктов, выполнить в 1949 году среднесуточную погрузку, установленную на 1950 год, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 4 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 1 процент, снизить себестоимость перевозок против плана на 1 процент.

По Туркестано-Сибирской дороге. Погрузить сверх плана 3 тысячи вагонов руды, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 4 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 3 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 1 процент.

По Ташкентской дороге. Погрузить сверх плана 3 тысячи цистерн нефтепродуктов, выполнить в 1949 году план среднесуточной погрузки, установленный на 1950 год, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 4 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 1 процент.

По Ашхабадской дороге. Погрузить сверх плана 1 тысячу цистерн нефтепродуктов, выполнить в 1949 году план среднесуточной погрузки, установленный на 1950 год, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 4 процента, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 1 процент, снизить себестоимость перевозок против плана на 1,5 процента.

ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ОКРУГ

Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 11 тысяч вагонов угля, ускорить оборот вагона на 1 час против нормы, перевыполнить план по производительности труда на 8 процентов, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 1 процент, снизить себестоимость перевозок против плана на 4 процента.

По Восточно-Сибирской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 4 тысячи вагонов угля и выполнить в 1949 году план среднесуточной погрузки, установленный на 1950 год, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 12 процентов, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 1 процент, снизить себестоимость перевозок против плана на 4 процента.

По Красноярской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 5 тысяч вагонов угля, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 7 процентов, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 1 процент, снизить себестоимость перевозок против плана на 2 процента.

По Забайкальской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана 1 тысячу вагонов угля, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 8 процентов, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 1 процент, снизить себестоимость перевозок против плана на 5 процентов.

По Амурской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 7 процентов, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 1,5 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 3 процента.

По Дальневосточной дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, ускорить оборот вагона против нормы на 8 часов, перевыполнить план по производительности труда на 8 процентов, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 2,5 процента, снизить себестоимость перевозок против плана на 3 процента.

По Приморской дороге. Выполнить досрочно годовой план погрузки, погрузить сверх плана тысячу вагонов угля, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 8 процентов, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 1 процент, снизить себестоимость перевозок против плана на 3 процента.

По Южно-Сахалинской дороге. Досрочно выполнить годовой план перевозок, ускорить оборот вагона против нормы на 1 час, перевыполнить план по производительности труда на 1 процент, снизить расход топлива на измеритель против нормы на 1 процент, снизить себестоимость перевозок против плана на 0,5 процента.

* * *

В социалистическом соревновании за досрочное выполнение производственных планов все предприятия железных дорог взяли на себя конкретные обязательства, в том числе:

Ясиноватское отделение Южно-Донецкой дороги — погрузить сверх годового плана 7 тысяч вагонов, в том числе 5 тысяч вагонов угля, ускорить оборот вагона против нормы на 2 часа, перевыполнить норму среднесуточного пробега паровоза на 5 километров, повысить участковую скорость на 2 километра в час.

Новокузнецкое отделение Томской дороги — погрузить сверх годового плана 30 тысяч вагонов, в том числе угля 15 тысяч вагонов, руды 5 тысяч вагонов, металла 3 тысячи вагонов, ускорить против нормы оборот вагона на 5 часов, перевыполнить норму среднесуточного пробега паровоза на 15 километров.

Вильнюсское отделение Литовской дороги — погрузить сверх годового плана 5 тысяч вагонов, ускорить оборот вагона на 3.5 часа, ускорить оборот паровоза на 2,5 часа, повысить участковую скорость на 1 километр в час, достичь экономии эксплоатационных средств 500 тысяч рублей.

Свердловское отделение Свердловской дороги — погрузить сверх годового плана 20 тысяч вагонов, ускорить оборот вагона на 10 часов против нормы, перевыполнить норму среднесуточного пробега паровоза на 10 километров.

Станция Инская Томской дороги — сократить в 1949 году по сравнению с 1948 годом простой транзитного вагона с переработкой не менее чем на 10 процентов, обеспечить 100-процентное отправление технических маршрутов своего формирования с узловой гарантийной маркой, обеспечить формирование одновременно с роспуском не менее 50 процентов поездов по методу Краснова.

Станция Дебальцево Северо-Донецкой дороги — сократить простой транзитного вагона с переработкой в 1949 году по сравнению с 1948 годом не менее чем на 12 процентов; обеспечить качественное формирование и 100-процентное отправление технических маршрутов с узловой гарантийной маркой.

Станция Вологда I Северной дороги — сократить в 1949 году по сравнению с 1948 годом простой транзитного вагона на 10 процентов; выполнить годовой план по формированию поездов к 7 ноября и сверх плана сформировать 800 поездов.

Станция Антрацит Северо-Донецкой дороги — сократить простой вагонов под грузовыми операциями в 1949 году по сравнению с 1948 годом не менее чем на 38 процентов; обеспечить устойчивое выполнение 45—50 процентов грузовой работы в ночное время.

Станция Нижнеднепровск-Узел Сталинской дороги — задания по формированию и отправлению поездов выполнять на 110 процентов, добиться экономии эксплоатационных средств не менее 500 тысяч рублей.

Паровозное депо Москва-Сортировочная Московско-Рязанской дороги — по каждому паровозу перевыполнять ежемесячно норму пробега на тысячу километров; довести пробег паровозов между подъёмочными ремонтами до 76 тысяч километров; сократить простой паровоза в подъёмочном ремонте до 3,8 суток; сэкономить не менее 5 процентов топлива и дать сверхплановых накоплений не менее 3 миллионов рублей.

Паровозное депо им. Ильича Западной дороги — довести среднесуточный пробег паровоза в грузовом движении до 400 километров; простой паровозов в среднем ремонте до 6 суток, в подъёмочном — до 3 суток и в промывочном до 13 часов; сэкономить не менее 3 процентов топлива и дать сверхплановых накоплений 3 миллиона рублей.

Паровозное депо Зима Восточно-Сибирской дороги — ускорить оборот паровоза на 1 час против нормы; увеличить пробеги между подъёмочными ремонтами на 10 тысяч километров против установленной нормы; снизить простой паровозов в подъёмочном ремонте на 10 часов, в промывочном — на 2 часа от нормы; снизить против плана себестоимость среднего ремонта каждого паровоза на 1.000 рублей, подъёмочного на 500 рублей и промывочного на 200 рублей и сэкономить 5 процентов топлива.

Паровозное депо Омск Омской дороги — перевыполнить норму пробега паровозов на 1,5 процента, довести пробег паровозов между подъёмочными ремонтами: серии $СО^к$ до 63 тысяч километров и пассажирских паровозов до 100 тысяч километров; дать сверхплановых накоплений 2 миллиона рублей и сэкономить 4 процента топлива.

Московское электровозное депо Ярославской дороги — довести среднесуточный пробег электровоза до 575 километров, повысить техническую скорость против нормы на 1 километр, повысить пробег электровоза между плановыми ремонтами на 60 тысяч километров против нормы; сократить срок простоя электровозов при среднем ремонте на 5 суток против нормы.

Электровозное депо Хашури Закавказской дороги — годовой план подъёмочного ремонта выполнить к 1 ноября 1949 года, снизить себестоимость ремонта против плана на 5 процентов.

Электростанция ст. Акмолинск-Узел Карагандинской дороги — снизить себестоимость электроэнергии против плана на 6 процентов, сократить расход топлива на 5 процентов против нормы и до конца 1949 года оборудовать собственными силами мастерскую по регенерации и испытанию трансформаторного масла.

Угольный склад ст. Барабинск Омской дороги — путём максимального использования механизмов сократить простой паровозов под снабжением углем в два раза и вагонов под выгрузкой на 1 час 30 минут против нормы.

Водокачка ст. Кислый Ключ Амурской дороги — подготовить водокачку своими силами для работы в зиму 1949/50 г.; сэкономить 15 процентов топлива против нормы, использовать ежемесячно 20 тонн топливных отходов и сберегать ежемесячно хозрасчёту не менее 1.200 рублей.

Вагонный участок ст. Златоуст Южно-Уральской дороги — перевыполнить годовой план по капитальному ремонту грузовых вагонов на 10 процентов, по среднему — на 10 процентов и по годовому — на 5 процентов.

Вагонное депо ст. Запорожье Левое Сталинской дороги — отремонтировать сверх годового плана 400 вагонов; повысить производительность труда на 15 процентов, дать сверхплановых накоплений 500 тысяч рублей.

Вагонное депо ст. Махач-Кала Орджоникидзевской дороги — отремонтировать сверх годового плана 226 вагонов, дать 650 тысяч рублей сверхплановых накоплений.

Вагонное депо Полтава Южной дороги — сократить простой вагонов в ремонте: в капитальном на 16 часов, в годовом на 2 часа и в текущем на 1 час.

Лихоборская дистанция пути Московско-Окружной дороги — путевое хозяйство дистанции содержать в отличном состоянии, довести к 1 октября 1949 года оценку пути до 6 баллов; в октябре закончить с оценкой на отлично ремонт главных и станционных путей.

6-я Уральская дистанция пути Рязано-Уральской дороги — перевыполнить план 1949 г. по среднему ремонту пути на 4 километра.

14-я Атбасарская дистанция пути Карагандинской дороги — с оценкой на отлично выполнить годовой план среднего ремонта пути на 2 месяца раньше установленного срока и планово-предупредительного — на месяц раньше; содержать путь только в отличном состоянии, сэкономить в 1949 году 300 тысяч рублей.

Путевая машинная станция № 19 — выполнить годовой план реконструкции пути на 110 процентов с оценкой на отлично; довести среднегодовую производительность труда до 160 процентов и снизить себестоимость работ на 6.5 процента.

Коллектив мостовиков Апостоловской дистанции пути Сталинской дороги — на три месяца раньше установленного срока закончить своими силами капитальное восстановление моста, сэкономить 50 тысяч рублей и на эти средства капитально восстановить сверх плана одно искусственное сооружение к 32-й годовщине Октября.

Дорожный мастер Харьковской дистанции пути Южной дороги т. Нефедов — досрочно, к 1 октября, закончить планово-предупредительный ремонт пути, содержать путь в отличном состоянии.

Дорожный мастер Вагайской дистанции пути Омской дороги т. Удалов — досрочно, к 32-й годовщине Октября, выполнить весь об'ем путевых работ, содержать путь в отличном состоянии.

Дорожный мастер Дедовичской дистанции пути Ленинградской дороги т. Фадеенков — закончить досрочно планово-предупредительный ремонт пути, до 1 октября полностью подготовить хозяйство и все средства снегоборьбы к зиме; содержать путь в отличном состоянии.

Мостовой обходчик Михайло-Чесноковской дистанции пути Амурской дороги т. Подобеденко — сверх выполнения своих непосредственных производственных обязанностей, окрасить 50 тонн металлических ферм, отремонтировать мостовой настил, мостовые и охранные брусья, не менее 800 лапчатых и охранных болтов и весь противопожарный инвентарь.

Жлобинская дистанция сигнализации и связи Белорусской дороги — досрочно выполнить годовой план капитального и среднего ремонта; радиофицировать 3 железнодорожных поселка и все путевые общежития и будки; к 7 ноября заготовить 400 телеграфных столбов; образцово подготовить хозяйство сигнализации и связи к работе в зимних условиях и содержать его в отличном состоянии.

5-я Омская дистанция сигнализации и связи Омской дороги — закончить досрочно все ремонтные работы на дистанции, полностью радиофицировать путевые будки и общежития железнодорожников, оборудовать 30 паровозов устройствами поездной радиосвязи, дать сверхплановой экономии 100 тысяч рублей.

Слюдянская дистанция сигнализации и связи Восточно-Сибирской дороги — досрочно выполнить годовой план капитального и среднего ремонта устройств связи и СЦБ с оценкой на отлично, к 15 сентября закончить строительство автостопов и кабсигнализации; не позднее 1 октября завершить подготовку всех устройств связи и СЦБ к работе в зимних условиях.

Передвижная механизированная транспортная колонна № 12 Тимошевского отделения Северо-Кавказской дороги — годовой план грузопереработки зерна нового урожая выполнить к 10 сентября 1949 года, к 7 ноября переработать сверх плана 35 тысяч тонн грузов; сократить простой вагонов под погрузкой зерна на 12 процентов против нормы; снизить себестоимость переработки на 12 процентов, обеспечить полную сохранность зерна и не допускать при переработке ни одного килограмма потерь.

* * *

Работники железных дорог также взяли на себя личные обязательства по досрочному выполнению годовых планов и пятилетки в целом, среди них:

Бригады колонны паровозов депо Красный Лиман Северо-Донецкой дороги (руководитель старший машинист т. Шумилов) — довести месячный пробег каждого паровоза до 12 тысяч километров, ежемесячно экономить на каждом паровозе не менее 20 тонн топлива; достичь пробега паровозов между под'емочными ремонтами до 70 тысяч километров.

Бригады колонны тепловозов депо Красноводск Ашхабадской дороги (руководитель старший машинист т. Дьмонт) — довести среднесуточный пробег каждого тепловоза до 500 километров, ускорить оборот тепловоза на 3 часа, перевыполнить норму технической скорости на 5 процентов и сэкономить не менее 4 процентов топлива.

Бригады колонны паровозов депо Барабинск Омской дороги (руководитель старший машинист т. Голенков) — довести среднесуточный пробег паровозов до 500 километров, пробег паровоза между под'емочными ремонтами — до 70 тысяч километров и сэкономить 3 процента топлива.

Бригады колонны паровозов депо Зилово Забайкальской дороги (руководитель старший машинист т. Соловьев) — добиться, чтобы каждый паровоз пробегал ежемесячно не менее 12,2 тысячи километров; экономить ежемесячно на каждом паровозе по 20 тонн топлива; перевыполнить норму технической скорости на 1 километр в час и увеличить пробег паровозов между под'емочными ремонтами до 80 тысяч километров.

Бригады паровоза старшего машиниста т. Чалова (депо Верещагино Пермской дороги) — довести месячный пробег паровоза до 15 тысяч километров, пробег между под'емочными ремонтами до 80 тысяч километров и сэкономить в 1949 году 200 тонн топлива.

Бригады паровоза старшего машиниста т. Коробкова (депо Тула Московско-Курской дороги) — довести среднесуточный пробег паровоза до 500 километров, экономить ежемесячно не менее 7 процентов топлива и по хозрасчету 3 тысячи рублей.

Бригады паровоза старшего машиниста т. Кузнецова (депо Кавказская Северо-Кавказской дороги) — довести месячный пробег паровоза до 15 тысяч километров, пробег между под'емочными ремонтами до 120 тысяч километров и экономить не менее 5 процентов топлива.

Бригады паровоза старшего машиниста т. Глубокова (депо Отрожка Юго-Восточной дороги) — довести среднесуточный пробег паровоза до 500 километров, ежемесячно экономить в летний период 60 тонн и в зимний период 40 тонн топлива.

Бригады паровоза старшего машиниста т. Маряшина (депо Горький-Сортировочная Горьковской дороги) — довести годовой пробег паровоза до 160 тысяч километров, провести 150 тяжеловесных поездов и сэкономить по хозрасчету 25 тысяч рублей.

Бригады паровоза старшего машиниста т. Паутова (депо Вологда Северной дороги) — довести месячный пробег паровоза до 15 тысяч километров; экономить на каждом промывочном ремонте 600 рублей.

Бригада электровоза ВЛ-19140 старшего машиниста т. Кирюшкина (электродепо Мурманск Кировской дороги) — довести пробег электровоза до 590 километров в сутки, ускорить оборот электровоза на 0,6 часа, снизить расход электроэнергии на 0,5 процента.

Комплексная бригада промывочного ремонта депо Арысь Ташкентской дороги т. Романова — снизить простой паровозов серии ФД на промывке до 19,5 часа и сократить расход средств на 10 процентов против плана.

Фрезеровщик депо Акмолинск Карагандинской дороги т. Озаранский — выполнить норму на 275 процентов и обучить передовым методам труда трех станочников.

Токарь депо Лихоборы Московско-Окружной дороги т. Ганин — выполнять норму не менее 250 процентов.

Диспетчер Сковородинского отделения Амурской дороги т. Вертипорог — сократить оборот паровоза на 0,5 часа и простой местного вагона на промежуточных станциях на один час против нормы.

Поездной диспетчер Днепропетровского отделения Сталинской дороги т. Косьмина — перевыполнять норму участковой скорости на 5 процентов; сократить против нормы простой местного вагона на 0,5 часа и на технических станциях на 1 час; перевыполнить весовую норму поезда на 100 тонн.

Составитель станции Киров Горьковской дороги т. Катаев — выполнить в 1949 году полторы годовых нормы по формированию и расформированию поездов; сэкономить до конца года 53 тысячи вагоно-часов; все поезда формировать и отправлять с выдачей гарантийной марки.

Маневровый диспетчер станции Брянск II т. Никишин — прямые поезда своего формирования отправлять с узловой гарантийной маркой, всего до конца 1949 года отправить 1.200 таких поездов; сэкономить не менее 6 тысяч вагоно-часов.

Составитель станции Москва-товарная Московско-Киевской дороги т. Ланчак — на расформирование поездов, подачу и уборку вагонов к фронтам погрузки и выгрузки затрачивать времени на 15 процентов меньше нормы; ускорить формирование прямых поездов на 12—15 минут; обучить составительские бригады станции одновременному расформированию прибывающих передач с подборкой вагонов по точкам погрузки и выгрузки.

Составитель поездов станции Кавказская Северо-Кавказской дороги т. Помазанов — сверх годового задания сформировать 1.000 поездов отличного качества.

Весовщик станции Чуманово Южно-Донецкой дороги т. Мамонтова — путем лучшего использования грузопод'емности четырехосных платформ дополнительно погрузить до конца года 15 тысяч тонн угля.

Весовщик станции Ощепково Свердловской дороги т. Обоскалов — применяя способ уплотненной загрузки леса в полувагоны, дополнительно погрузить за год не менее 15 тысяч тонн лесоматериалов.

Весовщики станций Ирмино и Должанская Северо-Донецкой дороги тт. Васильченко и Яковенко — путем применения передовых методов рациональной погрузки каменного угля на четырехосные платформы повысить загрузку их не менее чем на 5 тонн.

Токарь-бандажник вагонного депо Львов-Клепарово Львовской дороги т. Петров — давать в каждую смену сверх плана 5 колесных пар.

Поездной вагонный мастер Зуевского вагонного участка Пермской дороги т. Анисимов — выполнить годовую норму поездо-километров на 115 процентов.

Рессорщик Лосиноостровского вагонного депо Ярославской дороги т. Хабаров — выполнить годовую норму ремонта рессор за 7 месяцев.

Плотник вагонного депо Астрахань Рязано-Уральской дороги т. Колядяжный — выполнить годовую норму на 300 процентов.

Кузнец вагонного депо Гребенка Юго-Западной дороги т. Остапенко — выполнить до конца года 2 годовых нормы.

Слесарь-автоматчик автоконтрольного пункта станции Ясиноватая Южно-Донецкой дороги т. Каптус — выполнить годовую норму ремонта воздухораспределителей на 230 процентов.

Электромеханик 2-й дистанции сигнализации и связи Ярославской дороги т. Соломатин — к 1 октября закончить ремонт и привести в образцовое состояние высоковольтную линию, трансформаторы и прочие устройства своего околотка, выполнить норму на 150 процентов.

Электромеханик Барабинской дистанции сигнализации и связи Омской дороги т. Коновалов — ремонт автоблокировки на околотке закончить к 1 октября.

Электромеханик Минской дистанции сигнализации и связи Западной дороги т. Дятловский — отремонтировать сверх плана 13 стрелок механической централизации, все устройства околотка привести в отличное состояние.

Старший электромеханик Жанааркинской дистанции сигнализации и связи Карагандинской дороги т. Чернобровкин — досрочно выполнить годовой план среднего ремонта линии связи с оценкой на отлично и сверх плана к 15 сентября произвести текущий ремонт 346 километров линий связи, повысить среднюю производительность труда рабочих колонны до 140 процентов.

Бригада каменщиков Дорстроя Азербайджанской дороги (бригадир т. Каприелян) — выполнить в 1949 году 3 годовых нормы и тем самым к концу года завершить выполнение 15 годовых норм с начала пятилетки.

МОСКОВСКИЙ МЕТРОПОЛИТЕН

Снизить себестоимость пассажироперевозок на 1 процент против плана и обеспечить 2 млн. рублей сверхплановых накоплений, сэкономить не менее 2 процентов электроэнергии.

Работники Метрополитена взяли на себя личные обязательства по досрочному выполнению годовых планов, среди них:

старший машинист депо Северное т. Потоцкий — довести пробег вагонов без обточки колесных пар до 140 тысяч километров;

старший машинист депо «Сокол» т. Нинонов — довести пробег вагонов без обточки колесных пар до 160 тысяч километров.

ПАРОВОЗОРЕМОНТНЫЕ ЗАВОДЫ

Во втором полугодии 1949 года отремонтировать сверх плана 420 паровозов; досрочно выполнить план капитального ремонта паровозов и отремонтировать сверх годового плана 100 паровозов; перевыполнить годовой план ремонта грузовых вагонов на 3 процента, отремонтировать сверх годового плана 1.500 паровозных и тендерных колесных пар для железных дорог и перевыполнить годовой план изготовления запасных частей стального литья на 250 тонн; снизить себестоимость товарной продукции против плана на 1,5 процента; дать в 1949 году 10 млн. рублей сверхплановых накоплений.

Коллективы паровозоремонтных заводов берут на себя обязательства, в том числе:

Полтавский — выполнить годовой план ремонта паровозов к 21 декабря 1949 года и отремонтировать сверх плана 10 паровозов; повысить производительность труда против плана на 4 процента; снизить расход материалов против установленных норм на 5 процентов.

Днепропетровский — отремонтировать сверх годового плана 8 паровозов, повысить производительность труда против плана на 3 процента, дать сверхплановых накоплений в сумме 5,3 млн. рублей.

Конотопский — досрочно выполнить годовой план и отремонтировать сверх плана 7 паровозов и 10 пассажирских вагонов; перевыполнить план производительности труда на 3 процента, снизить расход материалов против установленных норм на 2 процента, дать сверхплановых накоплений 3 млн. рублей.

Воронежский — выполнить годовой план ремонта паровозов к 21 декабря 1949 года и за счет экономии материалов, топлива и электроэнергии отремонтировать сверх плана 3 паровоза, дать сверхплановых накоплений 3 млн. рублей.

Работники паровозоремонтных заводов взяли на себя личные обязательства по досрочному выполнению годовых планов, среди них:

(Окончание на 3-й стр.)

Письмо железнодорожников Советского Союза

Председателю Совета Министров Союза ССР Иосифу Виссарионовичу СТАЛИНУ

(Окончание. Начало на 1-й и 2-й стр.)

фрезеровщик Днепропетровского паровозоремонтного завода т. Смирнов — выполнить 4 годовых нормы;

кузнец Харьковского паровозоремонтного завода т. Елисеенко — выполнить 2,6 годовых нормы;

формовщик Днепропетровского паровозоремонтного завода т. Фесенко — выполнить 3,5 годовых нормы;

газосварщик Харьковского паровозоремонтного завода т. Глуходед — выполнить 2,4 годовых нормы.

ВАГОНОРЕМОНТНЫЕ ЗАВОДЫ

Во втором полугодии отремонтировать сверх плана 3.350 грузовых вагонов; досрочно выполнить годовой план капитального ремонта пассажирских вагонов и отремонтировать сверх плана 50 вагонов; дать сверх годового плана 1.200 тонн поковок, 5 тысяч тонн чугунного литья и 5 тысяч колесных пар; повысить производительность труда на 10 процентов, снизить себестоимость товарной продукции на 7,5 процента.

Коллективы заводов взяли на себя обязательства, среди них:

Московский им. Войтовича — отремонтировать сверх годового плана 25 пассажирских вагонов и досрочно, к 7 ноября, выполнить план по выпуску валовой и товарной продукции; повысить производительность труда против достигнутого в 1948 году уровня на 6 процентов, снизить себестоимость продукции на 6 процентов.

Нижнеднепровский — выполнить годовой план ремонта вагонов к 5 декабря и дать сверх плана 50 пассажирских вагонов; план по ремонту и формированию новых колесных пар для линии выполнить к 7 ноября и дать сверх годового плана 1.000 колесных пар; повысить производительность труда на 9 процентов; дать сверхплановых накоплений 750 тысяч рублей.

Гомельский — выпустить сверх годового плана из капитального ремонта 15 пассажирских вагонов, в том числе пять двухосных вагонов за счет сэкономленных материалов; дать сверх плана 60 тонн поковки, 125 тонн чугунного литья, 500 колесных пар со сменой элементов.

Работники вагоноремонтных заводов взяли на себя личные обязательства по досрочному выполнению годовых планов, среди них:

кузнец Канашского завода т. Дементьев — выполнить к 7 ноября 1949 г. 2 годовых нормы и изготовить до конца года дополнительно 70 тонн поковки;

слесарь тележечного цеха Канашского завода т. Подгорнов — выполнить 3 годовых нормы и отремонтировать сверх годового плана 120 тележек;

токарь колесного цеха Московского завода им. Памяти Революции 1905 года т. Попов — дать сверх годового плана 1.000 бандажей;

стерженщица литейного цеха Московского завода им. Войтовича т. Белова — выполнить 2,5 годовых нормы к 32-й годовщине Октябрьской революции;

токарь колесного цеха Московского завода им. Войтовича т. Чачин — расточить сверх годового плана 1.500 центров.

ЗАВОДЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ

Перевыполнить годовой план по валовой продукции (по главнейшей номенклатуре) на 2,4 процента, снизить себестоимость продукции против задания на 2 процента, дать сверхплановых накоплений 40 млн. рублей.

Коллективы заводов взяли на себя обязательства по досрочному выполнению плана, среди них:

Тамбовский машиностроительный завод — выполнить пятилетний план по об'ему продукции, в соответствии с номенклатурой, к 20 ноября 1949 года, снизить себестоимость продукции против плана на 3 процента, дать сверхплановых накоплений 2 млн. рублей.

Московский завод «Машиностроитель» — выполнить пятилетний план по об'ему производства, в соответствии с номенклатурой, к 1 октября 1949 года, дать сверх годового плана 15 экскаваторов, повысить производительность труда против плана на 4 процента, снизить себестоимость продукции на 2 процента, дать сверхплановых накоплений 1,5 млн. рублей.

Лосиноостровский электротехнический завод — выполнить пятилетний план по об'ему выпускаемой продукции, в соответствии с номенклатурой, к 1 ноября 1949 года, повысить производительность труда против плана на 4 процента, снизить себестоимость продукции на 3 процента.

Работники заводов взяли на себя личные обязательства по досрочному выполнению годовых планов, среди них:

кузнец Тамбовского завода «Ревтруд» т. Воеводкин — выполнить в 1949 году 3,2 годовых нормы;

кузнец Муромского стрелочного завода т. Ермаков — выполнить в 1949 году 2,2 годовых нормы.

ПРЕДПРИЯТИЯ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СТРОИТЕЛЬНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Перевыполнить план по валовой продукции на 5 процентов и дать сверх плана в 1949 году: кирпича—30 миллионов штук, алебастра — 13 тысяч тонн, камня бутового — 70 тысяч кубометров, щебня — 15 тысяч кубометров, огнеупоров — 1,5 тысячи тонн; повысить производительность труда на 3 процента, снизить себестоимость продукции на 4 процента, дать сверхплановых накоплений 10 миллионов рублей.

Обязались дать сверх годового плана:

Заводы Центрального округа — кирпича — 8,5 миллиона штук, камня бутового — 18,5 тысячи кубометров, щебня — 4 тысячи кубометров и извести — 3 тысячи тонн.

Заводы Донецкого округа — кирпича — 7,5 миллиона штук, камня бутового — 10 тысяч кубометров, щебня — 5 тысяч кубометров и извести — 3,5 тысячи тонн.

Заводы Приволжского округа — кирпича — 3 миллиона штук, алебастра — 1 тысячу тонн и камня бутового — 4 тысячи кубометров.

Заводы Кавказского округа — камня бутового — 16,5 тысячи кубометров, кирпича — 0,5 миллиона штук и алебастра — 1 тысячу тонн.

Заводы Урало-Сибирского округа — кирпича 3 миллиона штук, алебастра — 1,5 тысячи тонн.

Заводы Дальневосточного округа — кирпича 1,5 миллиона штук, извести — 1,5 тысячи тонн, камня бутового — 2 тысячи кубометров.

Заводы Юго-Западного округа — камня бутового 16,5 тысячи кубометров, щебня — 6 тысяч кубометров и огнеупоров — 1 тысячу тонн.

Заводы Средне-Азиатского округа — кирпича 5 миллионов штук.

Заводы Северо-Западного округа — кирпича 2,5 миллиона штук, камня бутового — 2,5 тысячи кубометров.

Коллективы Джамбульского, Бирюлевского, Роменского, Казанджикского кирпичных заводов; Израиловского, Ливенского и Евгеньевского известковых заводов; Кауфманского и Ореховского алебастровых заводов; Ладыжинского, Бековского, Сакмарского и Слюдянского каменно-щебеночных заводов обязались выполнить пятилетний план по об'ему производства в четыре года.

Работники заводов приняли на себя личные обязательства по досрочному выполнению годовых планов, среди них:

бутоломы Артемовского алебастрового завода тт. Говжеев и Кудла — дать по две годовых нормы;

выставщики кирпича Киевского завода тт. Проскурин и Дранный — выполнить по две годовых нормы;

мастер формовки кирпича т. Лисин и бригадир карьера т. Фабрицкий Старо-Русского кирпичного завода вместе со своими бригадами — отформовать в 1949 году сверх плана 1,5 миллиона штук кирпича.

ПО ПРЕДПРИЯТИЯМ ЛЕСНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Перевыполнить план на лесопильных заводах по валовой продукции на 5 процентов; пиломатериалов для ремонта вагонов — на 5 процентов, хлебных щитов — на 10 процентов и мостовых брусьев — на 5 процентов; досрочно заготовить и вывезти древесины поточным методом 1,5 миллиона кубометров; снизить себестоимость продукции против плана на 6 миллионов рублей, повысить производительность труда на 2 процента.

Коллективы передовых предприятий взяли на себя обязательства по досрочному выполнению плана 1949 года, среди них:

Шарьинский лесокомбинат, Ялуторовский и Плесецкий лесозаводы — выполнить годовой план к 5 декабря, повысить производительность труда на 3 процента, снизить себестоимость продукции на 2 процента;

Опаринский, Хмельницкий, Курганский, Тугулымский, Нижнеудинский, Шортюгский лестранхозы — досрочно выполнить годовой план заготовки и вывозки продукции, повысить производительность на 4 процента и снизить себестоимость на 3 процента.

Работники предприятий лесной промышленности взяли на себя личные обязательства по досрочному выполнению годовых планов, среди них:

бригадир поточной бригады треста «Коноштранлес» т. Журенков — выполнить до конца 1949 года четыре годовых нормы;

шофер треста «Иркуттранлес» т. Дружинин — перевыполнить годовое задание по вывозке леса на 1.250 кубометров;

бригадир поточной бригады треста «Костромтранлес» т. Кудряшев — дать сверх годового задания 10 тысяч кубометров древесины.

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ЗАПАДА

Годовой план выполнить к 5 декабря 1949 года, повысить производительность труда на 12,5 процента, снизить себестоимость строительно-восстановительных работ на 4,7 процента, механизировать земляные работы на 76 процентов и укладку пути на 57 процентов.

Коллективы управлений строительно-восстановительных работ взяли на себя обязательства по досрочному выполнению плана, среди них:

Киевское управление — выполнить к 1 декабря план 1949 года и ввести в эксплоатацию об'екты электрификации;

Ростовское управление — досрочно, к 5 декабря, построить поточно-скоростным методом один механосборочный цех, два вокзала и терапевтический корпус Ростовской больницы, повысить производительность труда по сравнению с 1948 годом на 15 процентов.

Стахановцы железнодорожного строительства Запада взяли на себя индивидуальные обязательства по досрочному выполнению годовых планов 1949 года, среди них:

каменщик Киевского строительно-восстановительного управления т. Рахманин — выполнить в 1949 году 8 годовых норм, обучить стахановским методам труда 12 человек;

каменщик 7-го строительно-восстановительного участка строительства № 75 т. Черняков — выполнить в 1949 году 4 годовых нормы.

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ВОСТОКА

Годовой план выполнить к 5 декабря 1949 года, механизировать земляные работы на 83 процента и укладку пути на 60 процентов, снизить себестоимость на 5 процентов, повысить производительность труда на 14 процентов.

Работники железнодорожного строительства Востока взяли на себя обязательства по досрочному выполнению годовых планов 1949 года, среди них:

каменщик т. Смирнов — выполнить 6 годовых норм;

каменщик т. Борисенко — выполнить 4 годовых нормы;

экскаваторщик т. Мананов — выполнить 1,5 годовых нормы;

штукатур т. Жданович — выполнить 2 годовых нормы.

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ВОЕННО-ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ РАБОТ

Досрочно, к 20 декабря 1949 года, выполнить годовой план капитального восстановления и строительства, снизить себестоимость строительства на 6,3 процента, повысить производительность труда на 12,5 процента.

Личный состав строительных подразделений взял на себя обязательства по досрочному выполнению годовых норм 1949 года, среди них:

путеец Подгорный — выполнить к 7 ноября 1,5 годовых нормы;

плотник Кирпиченко — выполнить к 1 ноября силами своего отделения годовую программу;

каменщик Комзенок — выполнить к 7 ноября 2,5 годовых нормы;

слесарь Алексеев — выполнить к 7 ноября 2 годовых нормы.

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ПРОМЫШЛЕННОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Досрочно, к 20 декабря, выполнить план 1949 года и обеспечить ввод в эксплоатацию 76,5 тысячи квадратных метров жилой площади, к 5 декабря выполнить годовой план работ по строительству многоэтажного жилого дома Министерства путей сообщения; снизить стоимость строительных работ на 5 процентов, повысить производительность труда против 1948 года на 12,5 процента.

Работники промышленного строительства взяли на себя личные обязательства по досрочному выполнению годовых и пятилетних планов, среди них:

штукатур Киевского строительного управления т. Растегаев — выполнить 10 годовых норм и обучить передовым методам труда 10 человек;

каменщик Киевского строительного управления т. Раздуев — выполнить 10 годовых норм.

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ТОННЕЛЕЙ МЕТРОПОЛИТЕНА

Выполнить годовой план по строительно-монтажным работам и промышленным предприятиям к 15 декабря, добиться снижения против плана стоимости строительно-монтажных работ на 5 процентов.

Коллективы строительств взяли на себя обязательства по досрочному выполнению плана 1949 года, среди них:

Московский Метрострой — выполнить годовой план строительно-монтажных работ и по промышленным предприятиям к 5 декабря, сдать в эксплоатацию 6 тысяч квадратных метров жилой площади, добиться снижения стоимости строительно-монтажных работ на 5 процентов.

Строительство № 165-Т — выполнить годовой план к 5 декабря, закончить строительство тоннеля № 2 к 7 ноября, снизить себестоимость строительно-монтажных работ на 5 процентов.

Работники строительства взяли на себя личные обязательства по досрочному выполнению годовых норм, среди них:

бригады проходчиков Московского Метростроя тт. Авдюхова, Ананикова, Зотова, Анищенко, Песчанского, Астахова — выполнить по 2 годовых нормы;

бригады проходчиков строительства № 165-Т тт. Кичинна, Сидоркина, Ищенко и Домьяненко — выполнить по 1,5 годовых нормы.

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА И ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МОСТОВ

Досрочно выполнить план 1949 года по строительству и восстановлению мостов; сдать в эксплоатацию в 1949 году 374 моста, повысить производительность труда на 3 процента против плана.

Коллективы московских заводов и строительств взяли на себя обязательства по досрочному выполнению плана 1949 года, среди них:

Мостозавод № 1 треста «Стальмост» — к 1 ноября достичь об'ема производства, предусмотренного на 1950 год, выполнить годовую программу к 5 декабря, снизить себестоимость продукции на 10 процентов.

Щебеночный завод № 19 треста «Мостостройпром» — выполнить годовой план по валовой продукции на 125 процентов, снизить себестоимость на 7 процентов, дать сверхплановой экономии 175 тысяч рублей, повысить производительность труда против плана на 20 процентов.

Мостопоезд № 416 Мостостроя № 2 — выполнить план строительно-монтажных работ на 110 процентов, сдать в эксплоатацию 4 больших и 4 малых моста, снизить себестоимость работ против плана на 4,5 процента.

Мостопоезд № 804 Мостостроя № 4 — выполнить план 1949 года к 1 сентября и в счет 1950 года произвести работ на 2 миллиона рублей, снизить себестоимость на 10 процентов и поднять производительность труда на 6 процентов против плана.

Работники заводов, строительств, мостопоездов взяли на себя личные обязательства по досрочному выполнению годовых планов, среди них:

токарь механического завода № 4 Мостотреста т. Давыдов — выполнить к 7 ноября 2,5 годовых нормы;

плотник мостопоезда № 421 Мостотреста т. Косимов — выполнить к 7 ноября 2 годовых нормы;

бригадир-плотник мостопоезда № 428 Мостостроя № 6 т. Алексеев — выполнить вместе с бригадой к 1 сентября годовую норму.

* * *

Принимая на себя социалистические обязательства, мы понимаем, что залогом дальнейшего под'ема транспорта является прежде всего всемерное укрепление дисциплины, основанной на социалистическом отношении к труду и точном исполнении всеми работниками своих обязанностей. Такую дисциплину мы и будем неутомимо крепить во всех звеньях нашего хозяйства сверху донизу, обеспечивая слаженность и четкое взаимодействие всех частей железнодорожного транспорта.

Работники транспорта не пожалеют сил и энергии, чтобы достойно выполнить требования, которые пред'являет им непрерывно растущее социалистическое хозяйство, быстро развивающиеся производительные силы страны. Еще решительнее будем вскрывать и устранять недостатки в нашей работе при помощи критики и самокритики, помня Ваше мудрое указание о том, что без критики двигаться вперед нельзя.

Мы заверяем Вас, товарищ Сталин, что будем трудиться не покладая рук, чтобы точно и в срок выполнить все задания партии и правительства. В настоящий момент, когда начались массовые перевозки зерна нового урожая, мы сделаем все, чтобы быстро, без потерь доставить выращенный колхозниками хлеб.

Стало традицией День железнодорожника отмечать как начало широкой массовой проверки готовности транспорта к зиме. В приближающиеся осенне-зимние месяцы железным дорогам предстоит выполнить значительные по об'ему перевозки, поэтому мы считаем своим долгом подготовить уже теперь к зиме и хозяйство и кадры тщательнее и лучше, чем когда-либо, и заблаговременно завезти необходимые запасы сырья и топлива для промышленности и транспорта.

Дорогой Иосиф Виссарионович! Социалистическое соревнование приобрело огромный размах на железнодорожном транспорте, оно охватило рабочих и служащих, инженеров и техников, ученых наших институтов, учителей железнодорожных школ и медицинских работников. Мы взяли личные обязательства, цель которых — привести в действие новые резервы, добиться нового роста производительности труда, двигать транспорт быстрее по пути технического прогресса.

Особое внимание мы обращаем, товарищ Сталин, на то, чтобы выполнить Ваши указания о необходимости в социалистическом соревновании подтягивать отстающих до уровня передовых для достижения общего под'ема в работе.

Под испытанным руководством нашей большевистской партии, под Вашим мудрым водительством, родной Иосиф Виссарионович, мы обеспечим досрочное выполнение заданий пятилетнего плана по транспорту и тем самым поможем достижению новых успехов во всех отраслях народного хозяйства, дальнейшему расцвету нашей социалистической Родины.

Да здравствует славная партия Ленина — Сталина — вдохновитель и организатор исторических побед советского народа!

Да здравствует наше родное Советское правительство!

Да здравствует великий вождь и учитель советского народа и всего прогрессивного человечества, лучший друг железнодорожников, наш родной товарищ Сталин!

Письмо обсуждено и принято на собраниях рабочих, инженерно-технических работников и служащих округов, дорог, отделений, станций, локомотивных и вагонных депо, околотков пути и связи, заводов, строительств и других предприятий и учреждений железнодорожного транспорта.

К вопросу о торговле Маньчжурии с СССР

Недавно в Москву прибыла из Маньчжурии торговая делегация маньчжурских народно-демократических властей во главе с г-ном Гао-Ганом для ведения переговоров по торговым вопросам.

В результате успешно проведенных переговоров достигнуто соглашение о взаимных поставках товаров между Маньчжурией и СССР сроком на один год.

Из Маньчжурии будут поставляться в Советский Союз соевые бобы, масло растительное, кукуруза, рис и другие товары.

Советский Союз со своей стороны будет поставлять Маньчжурии промышленное оборудование, автомашины, нефтепродукты, ткани, бумагу, медикаменты и другие товары.

Делегация 30 июля с. г. выехала из Москвы на родину.

Указ Президиума Верховного Совета СССР

О награждении академика профессора Московского института инженеров железнодорожного транспорта им. И. В. Сталина Образцова В. Н. орденом Ленина

За заслуги в деле развития железнодорожного транспорта и в связи с семидесятипятилетием со дня рождения наградить академика профессора Московского института инженеров железнодорожного транспорта им. И. В. Сталина **Образцова Владимира Николаевича** орденом **Ленина.**

Председатель Президиума Верховного Совета СССР **Н. ШВЕРНИК.**

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР **А. ГОРКИН.**

Москва, Кремль. 30 июля 1949 г.

Указ Президиума Верховного Совета СССР

О награждении члена-корреспондента Академии наук СССР профессора Московского института инженеров железнодорожного транспорта им. И. В. Сталина Веденисова Б. Н. орденом Ленина

За заслуги в развитии железнодорожного транспорта, многолетнюю научно-педагогическую работу, подготовку кадров и в связи с восьмидесятилетием со дня рождения наградить члена-корреспондента Академии наук СССР профессора Московского института инженеров железнодорожного транспорта им. И. В. Сталина **Веденисова Бориса Николаевича** орденом **Ленина.**

Председатель Президиума Верховного Совета СССР **Н. ШВЕРНИК.**

Секретарь Президиума Верховного Совета СССР **А. ГОРКИН.**

Москва, Кремль. 30 июля 1949 г.

Выпуск слушателей Московской партийной школы

В Московской партийной школе состоялся очередной выпуск нового отряда руководящих партийных, советских, комсомольских и газетных работников Московской, Смоленской, Брянской, Калужской и Рязанской областей.

Выпускники школы до поступления на учебу работали секретарями, заведующими отделами, инструкторами горкомов и райкомов партии и комсомола, председателями, заместителями председателей и заведующими отделами исполкомов городских и районных советов, редакторами городских и районных газет, секретарями первичных парторганизаций крупных предприятий.

Школу и девятимесячные курсы окончили 273 человека, 76 из них получили дипломы с отличием.

За два года слушатели изучили историю ВКП(б), политэкономию, диалектический и исторический материализм, историю СССР, всеобщую историю, историю международных отношений, а также курс партийного и советского строительства и журналистики.

Вчера состоялось собрание, посвященное выпуску очередного набора партийной школы. Выпускников приветствовал с успешным окончанием школы секретарь МК ВКП(б) тов. С. А. Жолнин.

Участники собрания с огромным воодушевлением послали приветствие великому вождю партии и советского народа товарищу И. В. Сталину.

100-летие со дня смерти Шандора Петефи

ТОРЖЕСТВЕННОЕ ЗАСЕДАНИЕ В МОСКВЕ

Вчера в Большом зале Московской консерватории имени Чайковского состоялся торжественный вечер, посвященный 100-летию со дня смерти великого венгерского поэта-революционера Шандора Петефи, организованный Союзом советских писателей СССР и Всесоюзным обществом культурной связи с заграницей.

Большой зал консерватории убран советскими и венгерскими флагами. В глубине сцены — украшенный живыми цветами портрет Шандора Петефи. Почтить память великого сына венгерского народа собрались писатели, композиторы, деятели науки, культуры, искусства, стахановцы московских предприятий, студенты, учащиеся, воины Советской Армии. Среди гостей — представители посольств и миссий стран народной демократии в СССР, члены делегации Румынского общества укрепления связей с СССР (АРЛЮС).

В президиуме — заместители генерального секретаря Союза советских писателей СССР тт. Н. С. Тихонов и В. В. Вишневский, председатель правления Всесоюзного общества культурной связи с заграницей тов. А. И. Денисов, Чрезвычайный и Полномочный Посол Венгерской Республики г-н Э. Мольнар, Министр народного образования Румынской Народной Республики и вице-президент Румынского общества укрепления связей с СССР проф. Н. Попеску-Дорину, писатели М. Исаковский, С. Михалков, С. Маршак, М. Луконин, А. Гидаш и другие.

Вечер открылся вступительной речью заместителя генерального секретаря Союза советских писателей СССР тов. В. В. Вишневского.

С докладом о жизни и творчестве Петефи выступил заместитель генерального секретаря Союза советских писателей СССР тов. Н. С. Тихонов. Он говорит о великом поэте-революционере как о выразителе революционных стремлений венгерского трудового народа.

Петефи вернул венгерской поэзии национальную самобытность. Жизнь и поэзия не разделялись в нем. Поэт приравнивал свои стихи к отряду солдат, которым он сам командовал.

Через всю свою короткую, но яркую жизнь Петефи пронес отвагу борца за народное счастье. Его ненависть к врагу сочеталась с яркой мечтой о тех днях, когда будет разрушен старый мир и на его руинах построен новый — светлый и счастливый.

Петефи погиб, как боец за народное освобождение в битве под Шегешваром 31 июля 1849 года на 27-м году жизни. Его тело не было найдено. Народ долгое время не верил в смерть своего певца. На доме, в котором Петефи провел последнюю ночь перед битвой, начертаны замечательные слова: «Здесь он был еще человеком, отсюда вышел в свой великий путь, чтобы стать звездой. Блеск ее вечен».

На вечере с речью выступил Чрезвычайный и Полномочный Посол Венгерской Республики в СССР г-н Э. Мольнар. Посол подчеркнул, что мечты венгерского народа о свободной и счастливой жизни, за осуществление которых боролся Петефи, благодаря великой помощи Советского Союза претворились в жизнь.

На вечере были исполнены государственные гимны Советского Союза и Венгерской Республики.

Вечер закончился большим концертом, на котором поэты-переводчики и мастера художественного слова прочитали ряд произведений Шандора Петефи.

НОВЫЕ ИЗДАНИЯ ПРОИЗВЕДЕНИЙ ПЕТЕФИ

К столетней годовщине со дня смерти великого венгерского поэта-революционера Шандора Петефи выпущены следующие издания произведений поэта:

Стихотворения. Детгиз (книга вышла в серии «Школьная библиотека»). 240 стр. Цена 3 р.

Избранные стихи. Переводы на украинский язык. Государственное издательство художественной литературы. Киев. В книге воспроизведены иллюстрации с будапештского издания 1900 года. 212 стр. Цена 5 руб.

Избранное. Переводы на грузинский язык. Тбилиси. 120 стр.

Избранные стихотворения (на венгерском языке). Издательство «Советская школа». Киев. 412 стр. Цена 12 р.

От'езд в Будапешт делегации советских писателей

30 июля в Будапешт на 100-летний юбилей со дня смерти венгерского поэта-революционера Шандора Петефи вылетела делегация советских писателей в составе: С. П. Щипачев (руководитель делегации), А. С. Малышко, Г. Н. Леонидзе. (ТАСС).

Заявление министра обороны США

ВАШИНГТОН, 30 июля. (ТАСС). На заседании комиссии палаты представителей по иностранным делам 29 июля представители правительства продолжали прилагать все усилия, чтобы убедить колеблющихся и несговорчивых членов конгресса принять программу правительства о поставке вооружения западно-европейским и другим странам.

Министр обороны Джонсон в своем выступлении повторил заявление государственного секретаря США Ачесона о том, что программа поставки вооружений намечена только как «оборонительное» мероприятие, и пытался успокоить опасения членов конгресса заявлением, что американские войска не будут посланы в Европу для использования оборудования, которое США поставят другим странам, т. е., иными словами, поставка «пушечного мяса» возлагается целиком на западно-европейские страны.

В своем заявлении Джонсон показал, что более половины оборудования, которое США намереваются поставить в целях перевооружения западно-европейских стран, будет состоять из новых материалов. Незначительная часть материалов будет взята из излишков и несколько большее количество из запасов. Джонсон настаивал на том, чтобы правительственная программа поставки вооружений была безотлагательно одобрена.

Джонсон в своем заявлении признал, что США ныне держат в своих руках военные секреты западно-европейских стран. В представленных этими странами американскому правительству заявках «содержится весьма секретная информация, которая нам доверена. Она свидетельствует о размерах и составе армий этих стран, о степени их оснащения в настоящее время или о возможности их оснащения из внутренних ресурсов и, наконец, о полном отсутствии оборудования, в отношении которого требуется помощь США».

После официального заявления члены комиссии начали задавать Джонсону вопросы.

В своих ответах он отверг высказанные предположения о наличии какой-либо возможности достичь международного разоружения с помощью Организации Об'единенных Наций.

Республиканец Ворис (Огайо) указал, что предложение о разоружении стоит на рассмотрении в Организации Об'единенных Наций, и спросил, изменит ли программа оказания военной помощи позицию США в этом вопросе.

На это Джонсон ответил: «Я отношусь подозрительно ко всем этим разговорам о разоружении. Всеобщий мир может быть обеспечен только при наличии сильной вооруженной Америки».

На вопросы Джадда в отношении того, могут ли США диктовать странам, подписавшим Атлантический договор, условия получения вооружения по программе, Джонсон отказался ответить.

Организаторы военного союза спешат...

Предстоящее совещание военных руководителей стран — участниц Северо-атлантического договора

ВАШИНГТОН, 29 июля. (ТАСС). Официально сообщено о вылете членов об'единенной группы начальников штабов в Европу для совещания с военными руководителями стран — участниц Атлантического союза о программе «военной помощи». В составе миссии — руководитель об'единенной группы начальников штабов генерал-майор Грюнтер, генерал армии Брэдли, генерал авиации Ванденберг и адмирал Денфельд.

Примечателен маршрут десятидневной поездки американских генералов по Европе. Из стран — участниц Северо-атлантического договора американские генералы посетят Англию и Францию. Зато они посетят Западную Германию и Австрию, которые, как известно, не являются участниками договора и на которые не распространяется согласно законопроекту «военная помощь».

Военное ведомство США сообщило также, что «представитель об'единенной группы начальников штабов уже начал неофициальные переговоры с представителем начальника канадского штаба по вопросу о военной организации в соответствии с Северо-атлантическим пактом».

ЛОНДОН, 29 июля. (ТАСС). Английские газеты уделяют большое внимание сообщению из Вашингтона о поездке членов об'единенной группы начальников штабов США в Европу.

Морской обозреватель газеты «Ньюс кроникл» Браун пишет, что участники американской об'единенной группы начальников штабов и представители Западного союза на будущей неделе, когда американцы начнут свою поездку по Европе, будут обсуждать планы предварительного отбора из числа английских и французских военно-морских баз таких, которые можно использовать в системе совместной «обороны».

«Это отнюдь не будет означать вторжения в мирное время в порты держав, входящих в Западный союз,— пытается утешать своих читателей газета, — однако Америка хочет знать, какие базы смогут в случае необходимости обслуживать ее суда». Америка, по утверждению газеты, будто бы добивается информации, а не полномочий.

Новые условия морской войны, пишет обозреватель, сделали новое обследование существенно важным. Лондондерри, который был главной американской базой в прошлой войне, сейчас может оказаться непригодным. Ливерпуль, учитывая значение его доков для переброски огромного количества грузов, также, возможно, будет исключен из числа баз для американских военных кораблей.

Военные эксперты, пишет обозреватель, считают, что наибольшее внимание в переговорах будет уделено Плимуту, Скапа-Флоу, Гибралтару, Мальте, Бресту, Сен-Назеру и Лориану, поскольку эти базы обеспечивают западным державам контроль над Ла-Маншем, Северным морем, северной частью Атлантического океана и Средиземным морем.

«Участники об'единенной группы начальников штабов обсудят, как ожидают, самый широкий круг вопросов».

Дипломатический обозреватель «Дейли уоркер» пишет, что 28 июля в Лондоне официально об'явлено о том, что уже идут неофициальные переговоры о создании постоянного военного комитета стран Атлантического пакта.

ПАРИЖ, 30 июля. (ТАСС). Корреспондент агентства Франс Пресс передает из Франкфурта-на-Майне:

Штаб американской военной администрации в Германии сообщил, что 30 июля во Франкфурт-на-Майне прибудут из США американские генералы — начальники штабов сухопутных, военно-воздушных и военно-морских сил Омар Брэдли, Хойт Ванденберг и адмирал Луис Денфельд.

Из Франкфурта-на-Майне они отправятся в Лондон, Париж и Вену, а затем возвратятся в США.

ЛОНДОН, 30 июля. (ТАСС). Как передает агентство Рейтер, в лондонских авторитетных кругах стало известно, что европейские державы — участницы Северо-атлантического договора получили официальные приглашения послать своих представителей для встречи с членами об'единенной группы начальников штабов США, прибывающими сегодня во Франкфурт-на-Майне.

РИМ, 30 июля. (ТАСС). По сообщениям газет, начальник генерального штаба итальянской армии генерал Маррас получил приглашение встретиться с членами об'единенной группы начальников штабов США.

Предметом переговоров Марраса с начальниками американских штабов будет, по сообщению агентства АРИ, «вопрос о модернизации вооружения итальянской армии».

Заявление Трумэна на пресс-конференции

ВАШИНГТОН, *29 июля.* (ТАСС). На пресс-конференции президент США Трумэн зачитал заявление, которое, по его словам, имеет весьма важное значение. Заявление касается тех противоречий, которые возникли между Англией и США вследствие отказа американцев предоставить Англии дополнительную секретную информацию об атомной бомбе.

Упомянув о том, что ранее США, Англия и Канада в результате консультаций согласились «сосредоточить в Соединенных Штатах основные усилия по созданию атомной бомбы» и что английские и канадские ученые принимали «участие в научно-исследовательских работах и позже в производстве атомной бомбы в Лос-Аламосе», Трумэн отметил, что в свое время были заключены соглашения, ограниченные по своим масштабам и срокам. Теперь, по словам Трумэна, возникает необходимость принятия решений на долгий срок. Указав на намерение США «вместе с Англией и Канадой рассмотреть некоторые основные вопросы», Трумэн, однако, подчеркнул, что «подготовительные переговоры не связаны с заключением каких-либо соглашений с Англией и Канадой или взятием на себя каких-либо обязательств в этих вопросах».

Выступление Уоллеса по радио

НЬЮ-ЙОРК, 30 июля. (ТАСС). Выступая вчера по нью-йоркскому радио, Генри Уоллес указал, что нынешняя милитаристская внешняя политика Соединенных Штатов усугубляет и ускоряет кризис. «У нас,— сказал он,— нет иммунитета против нарастающего мирового кризиса. Мы не можем остановить его с помощью оружия. Если мы действительно хотим помочь миру, чтобы помочь самим себе, то я заявляю, что мы должны немедленно принять меры к созданию через Организацию Об'единенных Наций международного фонда развития вместо односторонних расточительных затрат, которые мы в настоящее время производим на вооружение других стран.

Несколько лет назад я говорил, что такая откровенно наглая политика будет обходиться нам ежегодно в 5 млрд. долларов в течение 10 лет. С тех пор мы израсходовали значительно больше и принесли миру лишь кризис.

Я призываю также к тому, чтобы мы осознали так же реалистически, как и Англия, что настало время подойти вплотную к этому вопросу и завязать деловые переговоры с Россией, Восточной Европой и Китаем. Президент должен немедленно назначить торговые миссии в эти страны и предложить им разработать торговые соглашения».

Осудив предложение Трумэна израсходовать 1,5 млрд. долларов на вооружение Западной Европы и игнорирование президентом таких внутренних проблем, как безработица и помощь ветеранам, Уоллес заявил, что в будущем году программа вооружения будет стоить еще больше.

«Мы,— сказал Уоллес,— затратили более 20 млрд. на то, чтобы воздвигнуть стену, отгораживающую нас от Восточной Европы. Теперь мы намерены укрепить эту стену с помощью оружия. Но в настоящее время экономическая необходимость требует снесения этой стены».

Отметив далее стремление стран Западной Европы к торговым связям с Восточной Европой, Уоллес заявил, что «только Соединенные Штаты ожесточенно борются против требований времени».

В заключение Уоллес сказал: «У нас создаются огромные излишки трех видов: товары, которые не могут покупать семьи; оружие, которого никто не хочет; люди, которые не могут найти работы... Президент не скупится на заверения бороться против агрессии, когда нет никаких признаков агрессии, но он странно умолкает и не признает подлинной угрозы надвигающейся безработицы».

Пленум компартии Италии закончил свою работу

РИМ, 30 июля. (ТАСС). Закончился пленум Центрального комитета компартии Италии. Как сообщает газета «Унита», после прений по докладу заместителя генерального секретаря компартии Секкья о состоянии работы с кадрами и массовой работы, в ходе которых выступили Лонго, Тольятти, Серени, Роазио, Роведа, Негарвилле, Террачини, Битосси и другие члены Центрального комитета, и после заключительного слова докладчика пленум заслушал доклад Пайетта по второму пункту повестки дня: «Вопросы пропаганды».

—o—

Мексиканская газета призывает к расширению торговых связей с СССР

НЬЮ-ЙОРК, 29 июля. (ТАСС). По сообщению корреспондента агентства Юнайтед Пресс из Мексико, влиятельная консервативная газета «Пренса Графика», отражая мнение деловых кругов, стремящихся к развитию торговли с другими странами, помимо США, призывает к расширению торговых отношений с Советским Союзом. Газета считает, что Советский Союз мог бы поставлять Мексике трубопроводы, столь необходимые ей для предполагаемого расширения производства национальной нефтяной компании.

—o—

Арест шайки контрабандистов в Бухаресте

БУХАРЕСТ, 30 июля. (ТАСС). Как сообщает бухарестская печать, в ночь с 25 на 26 июля в Бухаресте органами милиции арестована шайка контрабандистов, занимавшихся, помимо контрабанды, также организацией нелегальных переходов румыно-австрийской границы различными преступными элементами. Контрабандисты были арестованы на квартире одного из участников шайки. Среди задержанных оказался британский поверенный в делах Родерик Саррель, который после установления его личности был освобожден. Арестованные на допросе показали, что они намеревались при содействии Сарреля нелегально перейти румынскую границу. Следствие по делу арестованных контрабандистов продолжается.

—o—

К предстоящему конгрессу латино-американских стран в защиту мира

НЬЮ-ЙОРК, 29 июля. (ТАСС). В связи с континентальным американским конгрессом в защиту мира, который намечено провести в сентябре в г. Мексико, группа американских видных общественных деятелей опубликовала заявление, призывающее «всех людей и все организации во всей Америке, желающие мира», принять участие в этом конгрессе. Заявление подписали: историк Дюбуа, бывший помощник министра юстиции Джон Рогге, актриса Юта Хейген, физик Линус Поулинг и другие. Среди лиц, уже принявших приглашение поддержать конгресс в защиту мира, находятся Генри Уоллес, скульптор Дэвидсон, писатель Томас Манн, член конгресса Маркантонио, епископ Артур Маултон, Поль Робсон, пианист Артур Шнабель, экономист Колстон Уорн и другие.

В заявлении говорится: «Деятельность тех, кто намеревается извлечь прибыли из новой мировой войны, с каждым днем чувствуется все более и более народами Америки, которые не могут оставаться равнодушными. Они должны об'единиться, чтобы показать свою волю и силу».

—o—

Англо-американские противоречия в Иране

ТЕГЕРАН, 30 июля. (ТАСС). Как сообщает газета «Тегеране мосаввар», «судя по некоторым сведениям и действиям известных лиц, можно сказать, что ратификация соглашения между иранским правительством и Англо-Иранской нефтяной компанией об эксплоатации нефтеносных месторождений на юге Ирана в меджлисе не состоялась ввиду иностранного вмешательства».

Газета дает понять, что соглашение не было ратифицировано под давлением американцев.

—o—

Тель-авивская газета об английской политике на Ближнем Востоке

ТЕЛЬ-АВИВ, 30 июля. (ТАСС). Газета «Палестайн пост» в редакционной статье пишет о политических маневрах англичан на Ближнем Востоке, проводимых с целью обеспечения своих экономических и стратегических интересов в этом районе земного шара.

«Англия, — пишет газета, — нуждается в нефти Ближнего Востока как лично для себя, так и для продажи ее на доллары. Кроме того, она рассматривает Ближний Восток как бастион против Советской России. Поэтому Англия оперирует своими марионетками, используя иногда их вместе, как это было в последние годы, против Израиля, иногда противопоставляя одну другой, как это она делает в настоящее время, противопоставляя Сирию и Египет Трансиордании и Ираку; иногда направляя их против внешних сил, как это было во второй мировой войне, когда Ливан и Сирия выступили против Франции. Однако она всегда направляет всех своих марионеток против России».

—o—

Американизация Тризонии

БЕРЛИН, 30 июля. (ТАСС). Как передает агентство АДН из Бонна, в связи с первым посещением Тризонии новым американским военным губернатором Макклоем в английских и французских кругах Бонна заявляют, что Макклой держится как «истинный властитель» Западной Германии. Он намеревается полностью поставить немецкое хозяйство под американский контроль. В тех же кругах указывают, что американцы скупают большое число предприятий рурской промышленности, которые впоследствии уже не должны находиться под контролем «рурских властей».

Обращение Временного демократического правительства Греции к греческим королевским войскам

СОФИЯ, 29 июля. (ТАСС). Агентство Эллас Пресс сообщает, что Временное демократическое правительство Греции и главное командование Демократической армии обратились к солдатам, сержантам и честным офицерам греческих королевских войск с призывом прекратить войну и кровопролитие в стране.

Король Павел и Папагос (главнокомандующий греческими королевскими войсками.— **Ред.**), афинские плутократы и англо-американские империалисты, говорится в обращении, снова хотят погнать вас на бойню. Вспомните Граммос и Вицы в прошлом году. Там было убито свыше 40 тысяч ваших товарищей и наших братьев. Теперь вас опять хотят бросить в эту мясорубку. Для чего и для кого? Обернитесь назад и посмотрите, что делается в Афинах. Вы увидите кражи, опустошение, разложение и коррупцию. Вы увидите, как ваши властители набивают карманы долларами, а вас посылают на бойню.

Сейчас ненасытные кровопийцы снова готовят для вас мясорубку. На ваших трупах они зарабатывают новые доллары.

Не думайте, что вы займете Граммос и Вицы. Наши герои заявили:

«Граммос — могила монархо-фашистов».

Это — правда. Вспомните, что произошло на Граммосе в прошлом году. В этом году вам там будет во много раз хуже. Хорошенько обдумайте все это. Наступает решающий час. Завтра начнется бой, и тогда будет уже поздно. Поймите, что, пока вы ведете бои с нами, вы не увидите своих домов. Не теряйте времени. Забирайте оружие и переходите к нам. Воины Демократической армии, борцы за свободу, встретят вас с распростертыми об'ятиями.

Да здравствует братание! Довольно войны! Мир и только мир! Все трудящиеся хотят мира! Все плутократы, местные и иностранные, хотят войны потому, что война приносит им доходы. Протянем же друг другу руку и установим мир.

Ратификация итальянским сенатом Северо-атлантического договора

РИМ, 29 июля. (ТАСС). Вчера в сенате закончились прения по вопросу о ратификации Северо-атлантического договора.

В прениях выступил сенатор Террачини, заявивший, что вопреки всем заверениям на этот счет договор содержит секретные статьи, и этот факт был признан в бельгийском парламенте бывшим премьер-министром Бельгии Спааком.

Террачини дал резкий отпор тезису большинства о неизбежности столкновения двух миров — «западного» и «восточного». Вы и ваши хозяева, заявил Террачини, обращаясь к христианским демократам, попросту пытаетесь скрыть за этим тезисом ваш «животный страх перед возможностью подлинной нормализации международных отношений», потому что вы знаете, что такая нормализация «означала бы новый великий шаг вперед в мировой истории».

Террачини разоблачил утверждение о том, будто Северо-атлантический договор содействовал «укреплению демократических учреждений». Террачини показал, что договор привел как раз к обратному прежде всего в самой Америке: наиболее характерным фактом в этом отношении является преследование Эйслера. В Англии, сказал Террачини, правительство посылает войска против бастующих докеров. В Бельгии предпринимаются усилия к восстановлению на троне скомпрометированной династии. В Италии с тех пор, как Сфорца подписал Атлантический пакт, мы были свидетелями неоднократного нарушения конституции и гарантированных ею прав и свобод. Нормы конституции были, в частности, нарушены правительством при назначении срока областных выборов, а также тогда, когда оно приказало своей полиции действовать с тем, чтобы лишить граждан права подачи петиций, предусмотренного конституцией. Атлантический договор не укрепил, а нанес новый удар демократическим порядкам и независимости Италии. Утверждая это, мы доказали вам, что наше мнение разделяют широкие народные массы. В наших словах вы услышали голос народа. Для этого была предпринята великая инициатива подачи петиции за мир, против которой правительство мобилизовало весь свой полицейский аппарат, пытаясь задушить это движение протеста методами запугивания.

Народная петиция, продолжал Террачини, требует, чтобы Атлантический договор был отвергнут. Мы вносим резолюцию, требующую, чтобы ратификация Атлантического договора была если не отвергнута, то хотя бы отсрочена с тем, чтобы сенат имел возможность лучше оценить и обдумать значение того шага, который он собирается предпринять.

В заключение своего выступления Террачини огласил текст внесенной им резолюции, предлагающей не принимать никакого решения о ратификации, учитывая, что участие в Атлантическом договоре угрожает стране высадкой иностранных войск на ее территории и переходом итальянских военных баз в руки иностранной державы.

Сенатор-социалист Джуа предупредил парламентское большинство против иллюзии, будто большинство американского народа поддерживает Северо-атлантический договор и политику, лежащую в его основе. Сославшись на свой личный опыт знакомства с Соединенными Штатами во время недавней поездки по США, Джуа подчеркнул, что эта «вторая Америка», не представленная в сенате в Вашингтоне, может принести и, несомненно, принесет «жестокое разочарование» поборникам Северо-атлантического договора.

Сенатор-социалист Тонелло также выступил против ратификации Северо-атлантического договора. Бывший председатель совета министров республиканец Ферруччо Парри, наоборот, всячески защищал правительственный законопроект о ратификации.

Последним оратором, записавшимся в прениях, был Витторио Эммануэле Орландо (независимый). Он заявил, что внешняя политика Де Гаспери и Сфорца является «серией сплошных неудач». Орландо с негодованием говорил о том, что в своей внешней политике и в особенности в связи с Северо-атлантическим договором христианско-демократическое правительство утратило всякое чувство национального достоинства, поставив Италию в унизительное и зависимое положение перед США и Англией. Орландо выразил надежду на то, что народ Италии сумеет в будущем восстановить достоинство своей страны.

После Орландо выступили христианский демократ Ячини от большинства внешнеполитической комиссии сената и коммунист Оттавио Пасторе — от меньшинства этой комиссии.

Вслед за тем для ответа от имени правительства слово получил министр иностранных дел Сфорца.

* * *

РИМ, 30 июля. (ТАСС). Перед голосованием законопроекта о ратификации Северо-атлантического договора вице-председатель сената Мауро Скоччимарро выступил от имени коммунистической группы с заявлением по мотивам голосования. Он подчеркнул, что с помощью этого договора правительство и его большинство стремятся лишить итальянский народ права и возможности решать свою собственную судьбу.

Атлантический договор, сказал Скоччимарро, *это цепь нового рабства, которую вы* куете сегодня для Италии. Мы будем бороться за то, чтобы разбить эти цепи, за то, чтобы отвоевать для итальянского народа его право решать свою собственную судьбу. Атлантический договор носит в своем чреве семя войны. Если он приведет к новой кровавой бойне, к новому мировому конфликту, вы предстанете в этот день перед трибуналом истории, и итальянский народ призовет вас дать ответ за вашу политику.

От имени социалистической группы с заявлением выступил сенатор Казаден. Он сказал:

Северо-атлантический договор в руках американских империалистов является военным договором, направленным против стран и народов, не желающих подчиниться и стремящихся жить свободной, мирной трудовой жизнью, строя новый передовой общественный порядок социализма. Это — военный договор против мирной страны социализма — СССР и против стран, которые успешно закладывают основы социалистического общества... Отвечая «нет» этому договору войны, социалисты Италии становятся в один ряд с народами всех рас и всех религий, которые борются за справедливость и за мир во всем мире.

Бывший председатель совета министров Нитти в своем кратком выступлении решительно заявил, что он будет голосовать против Атлантического договора. Америка, сказал Нитти, теперь открыто заявляет, что она окажет помощь тем, кто готов бороться за ее дело. Следовательно, мы находимся перед лицом военного союза. Сегодня для всех очевидно, что Америка выступает против России и солидаризируется со всеми, кто хочет бороться против России. Больше того, из последнего послания президента США, потребовавшего вооружения, явствует, что Америка имеет в виду войну и ставит ставку в первую очередь на Англию и Францию.

«Бесполезно скрывать действительное положение вещей,— сказал Нитти,— поэтому я голосую против Атлантического пакта».

* * *

РИМ, 30 июля. (ТАСС). Итальянский сенат, отклонив резолюцию Террачини об отсрочке ратификации, большинством голосов одобрил правительственную резолюцию о немедленной ратификации Атлантического договора.

За эту резолюцию было подано 175 голосов, против — 81 голос. Воздержался от голосования один сенатор.

Против ратификации Атлантического договора, помимо коммунистов и социалистов, голосовали сенаторы Орландо, Делла Торетта и Нитти (независимые).

К ПРЕЗИДЕНТСКИМ ВЫБОРАМ В ИСЛАНДИИ

РЕЙКЬЯВИК, 30 июля. (ТАСС). Г-н Свейнн Бьернссон, которому не было противопоставлено других кандидатур на президентских выборах, сохранит на новый срок пост президента Исландии.

Церемония вступления президента в должность состоится 1 августа, срок действия полномочий президента будет продолжаться четыре года, считая с этого числа.

Индийская военно-шовинистическая организация возобновила свою деятельность

ДЕЛИ, 30 июля. (ТАСС). После легализации индийским правительством деятельности военно-шовинистической организации «Раштрия севак санг» прошло две недели. Судя по сообщениям газет, «Раштрия севак санг» восстанавливает свои отделения и комитеты.

В Дели, Мадуре, Нагпуре, Бомбее, Кальяне и во многих других городах проводятся военизированное обучение и парады членов этой организации.

Голландский писатель Тейн де Фрис *о своей поездке в СССР*

ГААГА, 30 июля. (ТАСС). Вчера в Амстердаме состоялось собрание трудящихся и интеллигенции города, организованное обществом дружбы «Нидерланды — СССР». На собрании выступил тепло встреченный присутствующими известный голландский писатель Тейн де Фрис, который участвовал в праздновании пушкинского юбилея в Москве. Тейн де Фрис рассказал об успехах Советского Союза в области промышленности, сельского хозяйства и культуры, а также подробно остановился на достижениях советской литературы и искусства.

«Советское искусство,— сказал он,— является здоровым, жизнеутверждающим и сильным. Оно отвечает потребностям народа, строящего новое общество — коммунизм. Советское искусство идет в ногу с жизнью. Литература, музыка, театр — всё это направлено на показ нового человека, новых мыслей и чувств, на отображение новых отношений в бесклассовом обществе».

В заключение Тейн де Фрис заявил: «Я видел своими глазами великий советский народ, который горит лишь одним желанием — построить новое прекрасное общество. Советскому народу чужды всякого рода военная истерия и психоз. Мы должны укреплять дружбу с Советским Союзом, укреплять ряды сторонников мира. Дружба с Советским Союзом гарантирует Голландии *мир, восстановление и демократию».*

Затем состоялась демонстрация советских фильмов, посвященных хозяйственному и культурному строительству в СССР.

На собрании присутствовало около 2.000 человек — рабочих, служащих, писателей, журналистов.

—o—

Первые сельские коллективные хозяйства в Румынии

БУХАРЕСТ, 30 июля. (ТАСС). Как передает румынское телеграфное агентство Аджерпресс, на днях в праздничной обстановке состоялось открытие первых пяти сельских коллективных хозяйств в Румынской народной республике.

На открытии выступили крестьяне — члены созданных коллективных хозяйств, а также представители рабочих соседних предприятий. Единственным путем создания лучшей жизни для крестьян, говорили они, является об'единение в коллективные хозяйства. Оно позволит более выгодно использовать сельскохозяйственные машины и применять научные методы обработки земли по примеру самого передового сельского хозяйства мира — колхозного сельского хозяйства Советского Союза.

В деревне Урнисор, уезда Сприу, 42 трудящихся крестьянина создали сельское коллективное хозяйство «Заря», об'единив свои участки земли и обобществив рабочий скот и инвентарь. Коллективные хозяйства созданы также в деревне Луна Де Жос (уезда Клуж), в деревне Ласлеа (уезда Тырнава Маре), в деревне Раскани (уезда Васлуи) и в деревне Забрани (уезда Арад).

На митингах, посвященных созданию коллективных хозяйств, присутствовали многочисленные трудящиеся, крестьяне окрестных сел и рабочие соседних городов.

—o—

Положение в социал-демократической партии Германии

БЕРЛИН, 30 июля. (ТАСС). В последнее время из различных районов Западной Германии поступают сообщения об участившихся случаях выхода рядовых социал-демократов из СДПГ (социал-демократическая партия Германии). Так, за последние два месяца в районе Дармштадта зарегистрировано 400 случаев выхода из СДПГ, в районе Гросс-Геральд — 300, а в районе Оффенбаха — 400 случаев. В районе Гиссена из СДПГ вышла в полном составе местная социал-демократическая организация населенного пункта Ретгес. 80 процентов вышедших из СДПГ — рабочие.

Центральное правление СДПГ обеспокоено пассивностью членов СДПГ, проявившейся, в частности, в ходе предвыборной кампании. Характерно, что на социал-демократический митинг во Франкфурте-на-Майне, несмотря на широкую пропагандистскую кампанию, явилось только 300 человек, т. е. менее 30 процентов членов местной социал-демократической организации.

На первенство СССР по футболу

Победа команды железнодорожников

Вчера на центральном стадионе «Динамо» состоялся футбольный матч на первенство СССР. Против московских спортсменов общества «Локомотив» выступала куйбышевская команда «Крылья Советов».

Встреча началась разведывательными атаками, предпринимавшимися с обеих сторон. Затем выявилось преимущество футболистов «Локомотива». На последней минуте первой половины игры их левый нападающий Е. Бологов забил первый гол.

После перерыва нападающий команды железнодорожников А. Клыш провел в ворота куйбышевских спортсменов еще один мяч. Футболисты «Локомотива» одержали победу со счетом 2 : 0.

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ.

СЕГОДНЯ В ТЕАТРАХ

(Начало спектаклей в 8 ч. вечера)

ЛЕНИНГРАДСКИЙ БОЛЬШОЙ ДРАМ. Т-Р им. ГОРЬКОГО (в помещ. Малого т-ра) — днем — **Бесприданница;** веч. — **Чужая тень.** 1 августа (в помещ. т-ра им. Станиславского и Немировича-Данченко) — **Дачники.**

Т-Р им. СТАНИСЛАВСКОГО и НЕМИРОВИЧА-ДАНЧЕНКО (Пушкинская, 17) — **Евгений Онегин.**

КАМЕРНЫЙ Т-Р — **О друзьях-товарищах.**

Т-Р ОПЕРЕТТЫ (пл. Маяковского) — **Марица.** В Зеркальном т-ре сада «Эрмитаж» — днем — **Воздушный замок;** веч. — **Летучая мышь.**

Т-Р САТИРЫ (в парке ЦДКА) — **Вас вызывает Таймыр.**

ДРАМ. Т-Р (в помещ. т-ра Драмы) — **Девушка с кувшином.**

ЕВРЕЙСКИЙ Т-Р — **Тевье-молочник.**

ПАРК ЦДКА (Эстрадный т-р) — **Вечер мастеров искусств.** Нач. в 8 ч. 30 мин.

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗДАТЕЛЬСТВА: Москва, 40, Ленинградское шоссе, улица «Правды», д. 24. ТЕЛЕФОНЫ ОТДЕЛОВ РЕДАКЦИИ: Справочного бюро — Д 3-30-68; Партийной жизни — Д 3-39-16; Пропаганды — Д 3-33-88; Сельскохозяйственного — Д 3-10-85; Экономического — Д 3-36-02; Иностранного — Д 3-37-50; Писем — Д 3-15-69; Местной сети — Д 3-15-47; Информации — Д 3-15-80; Литературы и искусства — Д 3-38-73; Военного — Д 3-37-63; Местных газет — Д 3-10-81; Науки и техники — Д 3-35-33; Критики и библиографии — Д 3-31-05; Пресс-бюро — Д 3-30-99; Секретариата — Д 3-15-64; Отдела об'явлений — Д 3-39-00; Экспедиции — Д 3-39-80.

Б 01853. Типография газеты «Правда» имени Сталина. Изд. № 498.